

Les obres de millora de l'Eix Diagonal entre Vilafranca del Penedès i Igualada finalitzaran per trams durant el segon semestre de l'any que ve

- Estan en marxa ja les obres de quatre dels cinc trams on s'actuarà, amb un grau d'execució d'entre el 40 i el 70% en la major part
- Aquesta actuació, la més important en execució a la xarxa viària de la Generalitat, suposarà una inversió de 79 MEUR



El conseller de Territori, Juli Fernández i Olivares, ha visitat avui les obres de millora de la funcionalitat i la seguretat viària de l'Eix Diagonal entre Vilafranca del Penedès i Igualada, una actuació que comportarà una inversió de 79 MEUR.

Aquesta obra, la més important en execució a la xarxa viària de la Generalitat, inclou la construcció d'un tercer carril, la instal·lació d'un separador central i el desdoblament d'un tram com a principals millores, per a facilitar els avançaments i la fluïdesa de la circulació i reduir el risc d'accidents frontals.

En aquests moments, estan en marxa les obres corresponents a quatre dels cinc trams on s'actuarà, amb un grau d'execució, en la major part, d'entre el 40% i el 70%. Es preveu que els diversos trams es posin en servei a mesura que es vagin completant, durant el segon semestre de 2023.

El conseller ha remarcat que aquesta actuació té com a objectius guanyar en fluïdesa i, especialment, en seguretat, a l'hora de circular a l'Eix Diagonal. En aquest sentit, ha ressaltat que amb la construcció d'un tercer carril **"reduïrem d'una manera important el risc d'accident perquè els avançaments es podran fer en espais més segurs"**, en el marc del pla 2+1 que està portant a terme el Departament.

■ Comunicat de premsa ■



L'Eix Diagonal està format per les carreteres C-15 i C-37 i uneix Vilanova i la Geltrú amb Manresa, tot connectant el Garraf, l'Alt Penedès, l'Anoia i el Bages. En funcionament des de fa més de 10 anys, ha potenciat les comunicacions intercomarcals i les de més llarg recorregut i ha esdevingut artèria de la xarxa viària. A més, ha contribuït a potenciar l'activitat econòmica al seu entorn i ha obert noves possibilitats d'intercanvi.

En conseqüència, ha experimentat un creixement continuat de trànsit, un 35% acumulat, amb un elevat percentatge de trànsit pesant, que pot arribar a superar el 12% en algun tram.

Dels 65 quilòmetres que té, 11 tenen dos carrils per sentit de la circulació i els 54 restants, un carril per sentit, i els trànsits oscil·len segons l'àmbit. Per adaptar la infraestructura a la funcionalitat que té i afavorir la seguretat viària, la Generalitat ha programat un conjunt d'actuacions, en funció del trànsit i les característiques de cada tram.

En el tram de 31 quilòmetres entre Vilafranca del Penedès i Igualada, amb intensitats de trànsit que oscil·len entre 13.500 i els 23.000 vehicles/dia, la Generalitat té en marxa, des de la tardor de 2021, la construcció d'un tercer carril i la instal·lació d'un separador físic central entre Vilafranca del Penedès i Cabrera d'Igualada i el desdoblament d'un tram entre l'enllaç de la Torre de Claramunt i Vilanova del Camí.

En els trams on no és possible ampliar el nombre de carrils, es reforçarà la separació entre sentits per a guanyar en comoditat i seguretat i es milloraran els elements de seguretat viària. D'altra banda, es preveu la construcció i millora de camins laterals per a la circulació de la maquinària agrícola i .

- **Vilafranca del Penedès – Cabrera d'Igualada:** Aquest tram té una longitud de 21,6 quilòmetres. En aquest tram, s'implanta un tercer carril a la carretera, de manera que quedi una secció 2+1. Els dos sentits de la circulació estaran separats per una barrera física, de manera que s'evita

el risc de patir un xoc frontal o frontolateral, que pot tenir conseqüències molt greus. Les zones d'avançament es van distribuint alternadament amb intervals regulars i equilibradament al 50% per sentit.

En alguns dels enllaços on no és possible ampliar el nombre de carrils, es mantindrà un carril per sentit i s'instal·larà un separador central físic.

Aquest tram es pot dividir en tres parts:

- Olèrdola - La Granada, on el grau d'execució s'acosta al 70%
 - La Granada – Torrelavit, amb un volum d'obra executat del 40%
 - Torrelavit - Cabrera d'Igualada, amb un grau d'execució del 65%
- **Cabrera d'Igualada – la Torre de Claramunt:** En aquest tram, de 5 quilòmetres de longitud, en una primera fase es mantindrà la secció d'un carril per sentit, atesa la complexitat de l'orografia i els condicionants tècnics per la línia d'FGC que discorre en aquest àmbit. Ara, es reforçarà la separació entre els sentits de la circulació mitjançant la senyalització d'una franja central vermella i dues línies blanques amb marca vial sonora i ulls de gat i amb fites. També es milloraran els sistemes de contenció existents.

En aquest tram, les obres s'iniciaran durant el primer trimestre de 2023.

- **La Torre de Claramunt – enllaç d'Igualada:** Aquest tram, de 4,5 quilòmetres, registra més de 20.000 vehicles diaris i arriba a puntes de 24.000 durant l'estiu. Per adaptar aquest àmbit de l'Eix al trànsit que té actualment i al creixement previst, alhora que millorar-hi la funcionalitat i la seguretat, la solució que s'adopta és la del desdoblament per assolir dos carrils per sentit de la circulació (secció 2+2) a partir de la carretera actual. Actualment, els treballs estan a un 12% d'execució.

Altres actuacions

En paral·lel a les obres en marxa, el Departament té en redacció l'estudi informatiu del tram situat entre l'enllaç de Vallbona d'Anoia i l'enllaç de la Torre Claramunt per impulsar i programar les actuacions de millora general corresponents. Finalment, s'està redactant el projecte constructiu per a la millora de la mobilitat dels tractors i la maquinària agrícola entre Olèrdola i Vilafranca, i Vilafranca i Sant Pere de Riudebitlles, així com la de ciclistes, vianants i vehicles de mobilitat activa, en coordinació amb el Consell Comarcal de l'Alt Penedès.

25 de novembre de 2021